

Ruimtelijke kwaliteit en leesbaarheid in zone 30

Een geïntegreerde visie op het concept zone 30

VLEET SCHOUTTELE, PROF. DIRK LAUWERS EN JOHAN DE MOI (UNIVERSITEIT GENT)

Een zone 30 is veel meer dan een snelheidsbeperking van 30 km/uur. Het is een totaalconcept voor de publieke ruimte, dat allerlei voordelen biedt, zoals verkeersveiligheid, vlotte mobiliteit, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, leesbaarheid en luchtkwaliteit. Binnen een masterproef voor de opleiding Stedenbouw en Ruimtelijke Planning aan de Universiteit Gent werd de zone 30 benaderd vanuit een geïntegreerde visie waarbij stedenbouw, ruimtelijke planning, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit hand in hand gaan. Die visie werd opgebouwd aan de hand van een casestudy voor de Antwerpse kernstad.

In de masterproef wordt de zone 30 niet louter vertaald als een snelheidszone waaraan een negatieve connotatie van maximale snelheid vasthangt. De zone 30 wordt behandeld als een breder concept van (be)leefbaarheid, levens- en ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, stedelijkheid, gezelligheid en veiligheid in de huidige netwerkmaatschappij. Het gaat om plekken met een identiteit waar geleefd, beleefd en ontmoet wordt en waar een sociaal weefsel centraal staat. In deze gebieden primeert de verblijfsfunctie en niet de verkeersfunctie van de publieke ruimte.

Iedereen heeft recht op deze ruimte: kinderen, bejaarden, ouders met kinderwagens, skaters, fietsers, personen met een beperking, voetgangers, ... maar ook mensen die zich per auto willen verplaatsen, tenminste als ze die anderen niet verdringen. De automobilisten zijn hier slechts te gast en moeten zich aanpassen aan de zwakke weggebruikers. Daarom moet de hele publieke ruimte behandeld worden vanuit het STOP-principe: van afbakening tot en met de detaillering en materialisatie van het ontwerp dienen de wensen en eisen van de zwakste weggebruikers te primeren (Stappers en Trappers). Enkel op deze manier kan de publieke verblijfsruimte behandeld worden als plaats waar het veilig en aangenaam vertoeven en verplaatsen is voor voetgangers en fietsers. De ontwerper kan zich daarbij steunen op de methodiek van het 'omgekeerd ontwerpen', beschreven in het Nederlandse CROW standaardwerk 'Stedenbouw en Verkeer, toolkit van Boudewijn Bach'.

WAAROM ZONE 30?

De zone 30 als totaalconcept voor de publieke ruimte kent diverse en uiteenlopende voordelen. Het is meer dan het invoeren van een 30 km/uur-snelheidslimiet en heeft te maken met

het realiseren van verschillende stedelijke eisen en doelstellingen: veiligheid, vlotte mobiliteit, (be)leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, leesbaarheid en milieu- en gezondheidszaken. In dit opzicht kan een lage snelheid ingezet worden als één van de middelen, maar het is zeker geen doel op zich.

De voordelen van een zone 30-verblijfsgebied als totaalconcept zijn dan ook legio. Voor verkeersveiligheid zijn deze enorme winsten reeds gekend, maar ze worden desondanks nog vaak genegeerd in de beleidsdiscussies. Een snelheidsregime van 30 km/uur beperkt het aantal ongevallen en de ernst van de ongevallen. Volgens het zgn. Power-model stijgt bij een verhoging van de snelheid met 5% het aantal ongevallen met gewonden met 10%. Concreet: wanneer we de snelheid verlagen van 50 naar 30 km/uur zal het aantal ongevallen met gewonden met 64% verminderen. Wanneer zich dan toch een ongeval voordoet aan een snelheid van 30 km/uur is er 5% kans op overlijden, terwijl dit met een snelheid van 50 km/u maar liefst 45% is¹. Dat voorgaande studies geen louter theoretisch berekende formules zijn, werd reeds aangetoond in verschillende landen. Na de invoering van 30 km/uur-zones zakte het aantal ongevallen in Nederland met 22%, in het Verenigd Koninkrijk met 60%, en in Duitsland met -50%.² Dergelijke resultaten zijn veelbelovend voor een goed afgebakend en ingericht zone 30-verblijfsgebied.

Een hogere verkeersveiligheid zorgt er ook voor dat mensen meer zullen aangezet worden tot het gebruik van de duurzame verkeersmodi zoals fietsen, openbaar vervoer en wandelen. Dit wordt bovendien verder versterkt door een goede inrichting van het openbaar domein. Hierbij kan dan het lokale leven een extra impuls krijgen en kan het contact tussen bewoners versterken. De benadering van een zone 30-verblijfsgebied als totaalconcept creëert dus een andere benadering van de functie en de beleving van de publieke ruimte, waarbij bewoners en gebruikers centraal staan.

Binnen het onderzoek van de masterproef werden voorgaande intenties toegepast op de stad Antwerpen. De stad diende hierbij als casestudy voor het testen van een nieuwe methodologie bij het afbakenen en inrichten van zone 30-verblijfsgebieden.

ZONE 30 IN ANTWERPEN

In 2011 werd de volledige Antwerpse binnenstad één homogeen zone 30-gebied. Ook in alle schoolomgevingen en som-

¹JANNSLINS, I.(red.), *Zone 30, voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid*, BIVV, Brussel, juli, 2007.

²PRINCEN, P., *Literatuurstudie naar de effecten op verkeersveiligheid van een verlaging van de snelheidslimiet van 50km/u naar 30km/u. Steunpunt verkeersveiligheid*, Diepenbeek, januari, 2005

mige districtskernen werd een zone 30 ingevoerd. Dit is echter slechts het begin om een leefbare en veilige stad te creëren voor iedereen. Het in dit artikel toegelichte onderzoek heeft betrekking op de kernstad: het gebied binnen de Singel en de Kaaiken (zie figuur 1).

Gebiedsgerichte afbakening

Talrijke criteria kunnen voor de selectie en afbakening van zone 30-gebieden gehanteerd worden. De aanwezigheid van openbare functies, parken, drukbezochte plaatsen en bewoningsdichtheid zijn hiervan enkele voorbeelden. Vandaag wordt die afbakening door besturen nogal vaak *at random* bepaald en bestaat hier geen eenduidige methodologie voor; waardoor de vraag kan gesteld worden waarom bepaalde straten net wel worden afgebakend en andere niet. Om deze problematiek aan te pakken werd in de masterproef een nieuwe methodologie ontwikkeld om een zone 30-verblijfsgebied af te bakenen volgens de methodiek van het omgekeerd ontwerpen om zo te voldoen aan slechts minimale selectiecriteria en eisen voor de zwakste weggebruikers. Net omdat er slechts een beperkt aantal eisen wordt gesteld, wordt het belang van een zone 30-verblijfsgebied op de geselecteerde gebieden versterkt. Er werd uitgegaan van een beperkt aantal eisen: kinderen moeten op een veilige manier te voet hun school kunnen bereiken en ouderen moeten veilig naar lokale en dagelijkse commerciële voorzieningen kunnen verplaatsen. Daarom werden alle scholen en dagelijkse commerciële voor-

zieningen gelokaliseerd en errond werd een buffer afgebakend van 180 m rond scholen en 300 m rond dagelijkse commerciële voorzieningen (benadering van het 80%-verzorgingsgebied van deze voorzieningen op basis van ASV³). Door het gebruik van buffers worden gebieden geselecteerd en geen straten. Dit heeft als resultaat dat de zone 30 veel meer gebiedsgericht wordt behandeld dan nu vaak het geval is. Vertrekend vanuit de specifieke verblijfsactiviteiten werd het gebied als zone afgebakend. Het resultaat van deze bewerking selecteert het hele gebied tussen de Antwerpse Singel en Kaaiken als af te bakenen zone 30. Het verblijfskarakter primeert in gans dit gebied. Dit is niet verwonderlijk gezien de grote bevolkingsdichtheid van gemiddeld 10.450 inwoners/km². Zo zou in een gebied waar ongeveer 167.200 mensen dicht bijeen wonen de verblijfsfunctie primeren om zo de veiligheid en de (be)leefbaarheid van het gebied te garanderen en om een aangename openbare ruimte te creëren.

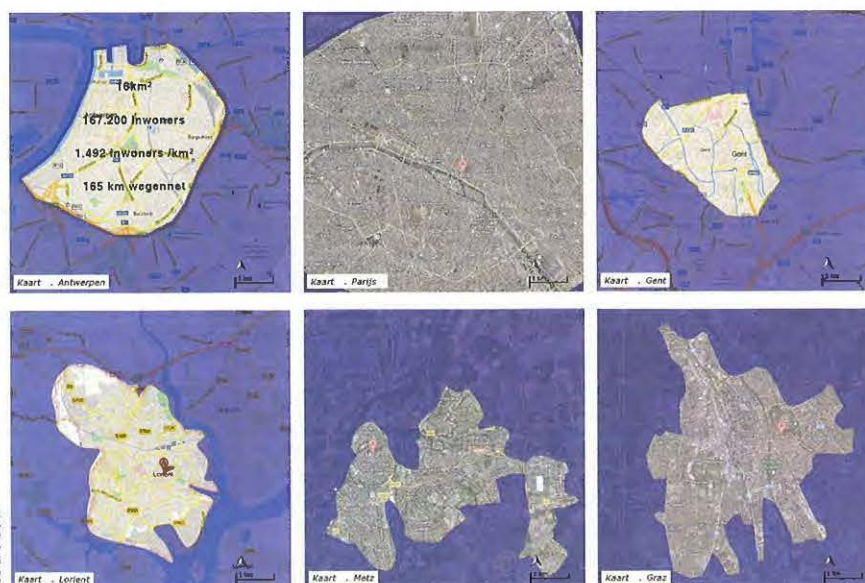
Het afgebakende gebied heeft zo een oppervlakte van 1.600 ha. Deze zone 30 zou de grootste zone 30 van België kunnen worden en een koploper zijn op Vlaams of Belgisch niveau. Op Europees niveau echter bestaan al talrijke voorbeelden die bewijzen dat een zone 30 met dergelijke oppervlakte wel kan werken. Figuur 2 geeft hiervan een benaderende weergave.

Routes openbaar vervoer en privévervoer

Om het gebruik van het open-



Figuur 1: het afbakende studiegebied in Antwerpen: het gebied binnen de Singel en de Kaaiken.



Figuur 2: vergelijking van de zone 30 binnen de Singel en de Kaaiken in Antwerpen met zone 30 in andere steden in Europa.

³ Aanbevelingen voor stedelijke verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW: Ede, 2004.

baar vervoer te stimuleren en om dit vervoer zo vlot mogelijk te laten verlopen, worden in het zone 30-verblijfsgebied voorrangswegen voor het openbaar vervoer geselecteerd. Op deze voorrangswegen wordt de doorstroming van het openbaar vervoer zo veel mogelijk gegarandeerd, zonder echter dat de veiligheid en de leefbaarheid hierbij in het gedrang mag komen. Om de concurrentie met het autovervoer aan te gaan, heeft het openbaar vervoer er immers belang bij om zo snel en comfortabel mogelijk de bestemming te bereiken. Volgens het STOP-principe krijgen de verlangens en eisen van het openbaar vervoer voorrang op die van het privévervoer. Via een topdown en een bottom-up benadering werd een selectie gemaakt van voorrangswegen voor het openbaar vervoer. (figuur 1) Meer concreet kan de doorstroming bijvoorbeeld gegarandeerd worden door de aanleg van aparte tram- en busbanen. Ook hulpdiensten kunnen hier bovendien gebruik van maken.

Omdat hoge verkeersintensiteiten nefast zijn voor de leefbaarheid van het zone 30-verblijfsgebied wordt het gemotoriseerd vervoer best zo efficiënt mogelijk uit het gebied geleid. Een selectie van verzamelwegen binnen het zone 30-verblijfsgebied kan deze taak vervullen. Het verkeer wordt uit de zone 30 naar de verzamelwegen geleid om vervolgens op een zo vlot mogelijke manier het gebied te kunnen verlaten naar de hogere verbindingswegen. Er wordt gekozen om deze verzamelwegen niet te laten samenvallen met het netwerk van voorrangswegen voor het openbaar vervoer. De commerciële snelheid van het openbaar vervoer kan immers verhoogd worden indien er veel minder auto's worden toegelaten en indien zoveel mogelijk conflicten worden weggewerkt. Door het scheiden van een voorrangswegennetwerk voor het openbaar vervoer en een netwerk van verzamelwegen voor het privévervoer kan dit deels verzekerd worden. Enkel op de Singel, Kaaien en de Leien komen deze netwerken op dezelfde route. Hier moet dan ook gestreefd worden om de netwerken ruimtelijk zo veel mogelijk te scheiden.

Een scheiding tussen beide netwerken kan voor de verschillende verkeersmodi een optimale afstemming tussen leesbaarheid, vorm, functie en gebruik verzekeren. Bovendien komen de belangen van het openbaar vervoer zo zeker niet in conflict met die van het privévervoer. Ook de verzamelwegen werden via een topdown en bottom-up benadering in combinatie met het netwerk van de voorrangswegen bepaald. Een snelheid van 50 km/uur is hier uitzonderlijk toegelaten. Op plaatsen waar het netwerk de buffers rond scholen snijdt, moet extra aandacht besteed worden aan de oversteekbaarheid. (zie figuur 1)

Voorgaande aanpak is tegengesteld aan de gebruikelijke aanpak. 30 km/uur in het verblijfsgebied is de regel, 50 km/uur de uitzondering. Dit zorgt ervoor dat een samenhangend zone 30-verblijfsgebied wordt geselecteerd waar de leesbaarheid van het gebied als een geheel primeert. Er wordt duidelijk gebiedsgericht gedacht, en niet enkel in termen van netwerken of straten. Zoals figuur 3 illustreert wordt eerst een zone afgebakend, hierin is de algemene snelheidslimiet 30 km/uur. Vervolgens werden enkele verzamelwegen (voorrangswegen) geselecteerd waarop



Figuur 3: verschil tussen zone 30 als één groot gebied en zone 30 als kleine gebieden met daartussen voorrangswegen waar 50 km/uur is toegelaten.

50 km/uur is toegelaten. Vandaag gebeurt dit vaak omgekeerd. Eerst en vooral worden enkele 'snellere' wegen gekozen, en de restruimte hiertussen wordt zone 30.

Een volgende stap in de afbakening is logischerwijs de selectie van poorten als toegangen tot het gebied. De poorten moeten de leesbaarheid van het gebied als geheel verder versterken. Gezien de Singel als grens wordt beschouwd, moeten poorten ingevoerd worden ter hoogte van de Singel op alle invalswegen die hier de stad binnengaan. De Singel als fysieke grens verhoogt de leesbaarheid en de samenhang van het grotere gebied. Men weet immers dat indien men de Singel voorbijgaat, men zich in een zone 30-verblijfsgebied bevindt en een gematigde snelheid van 30 km/uur moet aanhouden. Deze signaalfunctie van de Singel kan extra benadrukt worden door het creëren van nieuwe poorten, maar ook reeds aanwezige barrières zoals tunnels, bruggen of onderdoorgangen kunnen deze poort- en signaalfunctie vervullen. Het voordeel van deze methodologie is dat het aantal poorten beperkt blijft wat bovendien nogmaals de gebruiksvriendelijkheid en leesbaarheid versterkt. Wanneer men een lappendeken aan zone 30's wil voorzien, moeten telkens opnieuw poorten worden gecreëerd ter hoogte van de vele toegangen. De poorten moeten de gebruikers bovendien ook duidelijk maken dat ze de zone 30 binnengaan, en slechts wanneer duidelijk is aangegeven dat 50 km/uur is toegelaten op de desbetreffende wegen, kunnen ze sneller rijden. Deze aanpak wordt reeds gebruikt in het Oostenrijkse Graz. Figuur 4 toont hoe de gebruikers via signalisatie wordt duidelijk gemaakt dat 30 km/uur de standaard is en 50 km/uur de uitzondering.

Implementatie

De implementatie van een zone 30-verblijfsgebied kan op twee manieren aangepakt worden: ofwel kiest men voor een stapsgewijze aanpak, ofwel een directe aanpak waarbij het gebied in één keer wordt omgevormd. Voordeel bij de laatste aanpak is dat er geen onnodige middelen worden besteed aan het inrichten van voorlopige poorten. De leesbaarheid van het gebied als geheel



Figuur 4: In Graz wordt via grote borden duidelijk gemaakt dat 30 km/uur de standaard is en 50 km/uur de uitzondering.

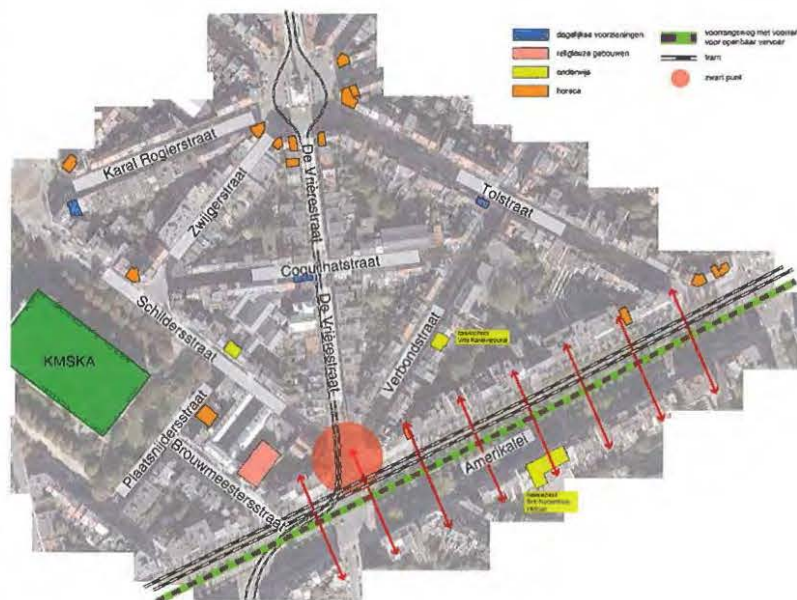
wordt zo ook beter verzekerd. Een herinrichting van het openbaar domein gebeurt pas na een grondige analyse en follow-up ná implementatie. Knelpunten kunnen op deze manier beter aangeduid en aangepakt worden. De gebruikers van het gebied dienen zich bovendien slechts één keer aan een nieuwe situatie aan te passen. De nieuwe situatie is duidelijk afleesbaar en daardoor ook gebruiksvriendelijker.

Een grondige mentaliteitswijziging is hier nodig bij de gebruikers die vandaag de dag hun eigen auto als standaardvervoermiddel zien en die een zone 30 als een beperking op hun vrijheid ervaren. Aan het creëren van een draagvlak moet dus op voorhand gewerkt worden via campagnes. Om een voor de weggebruiker eenduidig leesbare situatie te garanderen wordt het zone 30-verblijfsgebied beter eerst ontworpen en ingericht en vervolgens reglementair omgevormd tot zone 30. In het onderzoeksgebied zijn reeds heel wat straten vanwege de historische morfologie of na recente herinrichting leesbaar als een verblijfsgebied. Maar ook alle resterende straten volledig herinrichten vraagt om een gigantische investering in tijd en middelen die niet beschikbaar is. Daarom wordt een directe implementatie, maar stapsgewijze inrichting aanbevolen.

Ontwerpend onderzoek

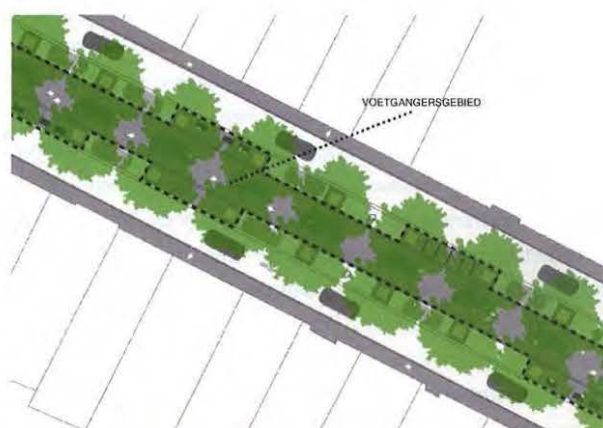
Naast een duidelijke afbakening van het gebied zal een (her)inrichting van het publieke domein volgens het STOP-principe de leefbaarheid, leesbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit verhogen. In de masterproef werd een ontwerpend onderzoek uitgevoerd op enkele deelgebieden. In de eerste plaats werd naar de eisen en het comfort van de zwakste weggebruikers gekeken: pas als laatste kwam de nood van het gemotoriseerd vervoer aan bod. Dit zorgt er onder andere voor dat het voetpad geen restruimte meer is van de openbare ruimte, maar een volwaardige verblijfsplek voor de voetgangers. Een maximale ruimte wordt voorbehouden voor voetgangers, een minimale voor wagens. De verblijfsfunctie moet hier visueel en ruimtelijk benadrukt worden. Een zelfverklarend wegbeeld dringt zich op. Ontwerpvoorstellen werden geformuleerd voor de wijk Het Zuid. De wijk kenmerkt zich door statige woningen. Het stratenplan is opgebouwd uit een strak geometrisch plan met brede straten in sterpatroon. Grote standbeelden sieren de kruispunten en de perspectieven vanuit de straten zijn dan ook gericht op deze ankerpunten. Een synthesekaart toont de elementen waarmee in het ontwerp rekening gehouden moet worden. (zie figuur 5)

Een representatief ontwerp toont hier duidelijk de gebruikte aanpak. Het ontwerp baseert zich op de belangrijke perspectieven richting Marnixplaats. Momenteel zijn deze zichten voorbe-



Figuur 5: ontwerpvoorstel voor de Antwerpse wijk Het Zuid.

houden voor het gemotoriseerde verkeer. Automobilisten hebben al van ver een uitstekend zicht op deze plaats. Dit wordt nog extra benadrukt door de brede rijloper. Wanneer we vanuit het STOP-principe vertrekken, kunnen we dit concept omdraaien. De kenmerkende zichten worden niet meer voorbehouden voor automobilisten maar voor voetgangers. In de praktijk kan



Figuur 6: ontwerp met een brede, centrale middenloper voor de zwakke weggebruikers, afgeschermd door een bomenrij en een multifunctionele parkeerstrook.

dit gerealiseerd worden door een brede en centrale middenloper die voor de zwakke weggebruikers is voorbehouden. (zie figuur 6) De middenloper wordt afgeschermd door een bomenrij en een multifunctionele parkeerstrook waarbij de parkeerplaatsen op sommige plaatsen kunnen worden ingepalmd door voorzieningen voor voetgangers en fietsers zoals bankjes, fietsenstallingen, speelvoorzieningen, ... (zie figuur 7) De middenloper wordt op deze manier een aangename en beschutte ontmoetingsplek voor bewoners en bezoekers. Waar het voetpad nu te smal is om een echte gebruikerswaarde te kennen, kan de middenloper voor een nieuwe beleving zorgen en de wijk een nieuwe en extra impuls geven om contact tussen buurtbewoners te stimuleren.

BESLUIT

De in dit artikel besproken studie documenteerde het ontwerpend onderzoek voor de afbakening en inrichting van een zone 30-verblijfsgebied. De methodologie werd getest en opgebouwd aan de hand van een casestudy op de Antwerpse kernstad. De voorgestelde aanpak resulteert in de afbakening van een ruime zone 30. De afbakening was gebaseerd op slechts een beperkt aantal eisen, wat het belang en de noodzaak van een zone 30 in dit geselecteerde gebied extra benadrukt en verantwoordt. Op een aantal goed aangegeven verzamelwegen (voorrangswegen) binnen het afgebakend gebied geldt als uitzondering de 50 km/uur-limiet. Deze straten zijn de verzamelstraten voor het autoverkeer dat zijn herkomst of bestemming heeft in het gebied. De leefbaarheid van het gebied primeert. Voor de bewoners en bezoekers, voetgangers en fietsers is het voordeel dat zij in een

groot samenhangend gebied enkel met autoverkeer, dat zich als gast moet gedragen, te maken krijgen. Voor de automobilist wordt in een groot gebied een duidelijke regelgeving gecreëerd. De aanpak toont duidelijk de voordelen en belangen van een zone 30-verblijfsgebied in druk bewoonde gebieden en steden. Er wordt dan ook sterk aanbevolen om duidelijke en voldoende grote gebieden af te bakenen waar de verblijfsfunctie prioritair is. Deze gebieden dienen volgens het STOP-principe aangepakt te worden. Indien de straatmorfologie en een voldoende aantal goed ingerichte straten en pleinen een voldoende beeld geven van het verblijfskarakter kan de verdere herinrichting stap voor stap gebeuren.

Enkel op deze manier kan de verdringing van de sociale functie van het publieke domein in steden en dorpen door het autoverkeer gestopt worden, en kunnen de zachtere vervoerswijzen opnieuw kansen krijgen. Of zoals het BIVV vermeldde in hun manifest voor 30 km/uur in de stad: "De stad is niet herleidbaar tot een som van verkeerswegen die bedoeld zijn om het autoverkeer te bevorderen, waardoor de meest kwetsbaren gedwongen worden thuis te blijven en elke andere mobiliteitskeuze onmogelijk is." De voorgestelde methodologie biedt een instrument om de zone 30-regeling binnen een dergelijk perspectief toe te passen. ■

De volledige masterproef 'Leesbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het zone 30-verblijfsgebied, casestudy's in de Antwerpse kernstad' van Veerle Schoutteet is online raadpleegbaar: http://escher.elis.ugent.be/thesis/nietstudenten/pdf.php?s_id=4407.

SAMENVATTING

Voor haar masterproef in de opleiding Stedenbouw en Ruimtelijke Planning aan de Universiteit Gent bestudeerde Veerle Schoutteet het ontwerpend onderzoek voor de afbakening en inrichting van een zone 30-verblijfsgebied. Ze ontwikkelde daarbij een methodologie waarbij stedenbouwkundige en verkeerskundige ingrepen in één gemeenschappelijke taal worden uitgedrukt om zo een (be)leefbaar verblijfsgebied te creëren voor zijn verschillende gebruikers. De methodologie werd getest en opgebouwd aan de hand van een casestudy voor de Antwerpse kernstad.

Trefwoorden: infrastructuur, signalisatie, verblijfsgebied, zone 30.

Kort

OPENBAAR VERVOER

De Lijn plaatst zonnepanelen op oude schuilhuisjes

De gesubsidieerde schuilhuisjes van De Lijn die geplaatst werden vanaf begin 2010, zijn standaard voorzien van zonnepanelen. Gesubsidieerde schuilhuisjes van vóór die datum moesten aangesloten worden op het elektriciteitsnetwerk om verlichting te hebben. In de praktijk gebeurde dit niet altijd, vaak omdat de aansluiting een extra kost betekende voor de lokale overheden. Om hieraan tegemoet te komen laat De Lijn vanaf december tot eind 2013 alle gesubsidieerde schuilhuisjes die besteld werden tussen januari 2005 en september 2009 op eigen kosten uitrusten met zonnepanelen. In totaal gaat het om 1.830 schuilhuisjes over heel Vlaanderen. De gemeenten in kwestie worden hierover op voorhand gecontacteerd door de leverancier. (Bron: Op 1 Lijn e-zine nr. 10, 27 november 2012).

HANDHAVING

Belgen kunnen Franse verkeersboetes betalen via overschrijving

Sinds juli van dit jaar wisselen België en Frankrijk continu nummerplaatgegevens van verkeersovertreders uit, het gevolg van een bilateraal akkoord. Dat zorgt voor een snelle doorstroming van pv's naar de overtreeders in beide landen. Belgische bestuurders konden hun boete aanvankelijk echter niet betalen via een overschrijving, wat voor problemen zorgde. Sinds 24 oktober is een overschrijving wel mogelijk, via het rekeningnummer FR84.3 000.1006.8235.5G00.0000.00. Als buitenlandse verkeersovertreder hebben Belgen 91 dagen de tijd om de boete te vereffenen. Andere manieren om te betalen zijn: via de website www.amendes.gouv.fr, met boetezegel of gedematerialiseerde zegel (alleen in Frankrijk zelf mogelijk), met een cheque (hiervoor rekenen banken normaal gezien extra kosten aan).